

PROTOKOLL 16

Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung – Verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergeräts (§§ 1.10, 4.07 und Anlage 11)

1. Inland AIS ist ein aus der maritimen Schifffahrt kommendes System, das die Position und andere sicherheitsrelevante Informationen über ein Schiff automatisch an andere Schiffe versendet. Inland ECDIS ist ein System, das anhand einer elektronischen Binnenschifffahrtskarte Informationen, die für die Navigation wichtig sind, darstellt. Mit Hilfe von AIS kann ECDIS auch Informationen über andere Schiffe in der Umgebung anzeigen. Wenn alle Fahrzeuge auf einer Wasserstraße mit Inland AIS und Inland ECDIS ausgerüstet sind, erhält jeder Schiffsführer auf seiner elektronischen Binnenschifffahrtskarte eine graphische Darstellung aller Fahrzeuge, ergänzt um deren wichtigste sicherheitsrelevante Informationen. Erhebungen zeigen, dass auf dem Rhein derzeit etwa dreiviertel der Fahrzeuge mit Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät und mehr als 90 % mit Inland AIS ausgerüstet sind. Der hohe Ausrüstungsstand mit Inland AIS dürfte auch auf die entsprechenden Beihilfeprogramme der Mitgliedsstaaten der ZKR zurückzuführen sein.
2. Die von Inland AIS übertragenen Informationen müssen vollständig und verlässlich sein, damit die Schiffsführer diese für die Steuerung ihrer Fahrzeuge nutzen können. Unvollständige oder inkorrekte Informationen können zu Fehlinterpretationen der Verkehrslage und damit Fehlentscheidungen der Schiffsführer führen. Daher ist sicherzustellen, dass mit Ausnahme von wenigen Kleinfahrzeugen grundsätzlich alle Fahrzeuge und Verbände mit Inland AIS ausgerüstet sind, Inland AIS nutzen und die übertragenen Informationen korrekt sind.
3. Zur praktischen Nutzung der Inland AIS Informationen in der Schiffführung ist eine Darstellung auf einer elektronischen Karte notwendig. Amtlich herausgegebene elektronische Binnenschifffahrtskarten werden von den Behörden der Mitgliedstaaten für den gesamten Rhein entsprechend der geltenden Vorschriften entwickelt, aktualisiert und kostenlos zur Verfügung gestellt. Da die AIS Geräte keine Karten darstellen können, ist eine Kombination von Inland AIS und Inland ECDIS im sogenannten Informationsmodus geboten. Ersatzweise kann anstatt des Inland ECDIS-Systems auch ein vergleichbares Kartenanzeigergerät eingesetzt werden, mit dem sich die Informationen der Inland AIS Geräte auf elektronischen Karten anzeigen lassen.
4. Bereits seit einiger Zeit sind für Inland AIS alle Anforderungen definiert und ein Zulassungsverfahren für Inland AIS Geräte ist eingerichtet. Für Inland ECDIS im anspruchsvollen Navigationsmodus ist dies auch der Fall. Für den technisch einfacheren Informationsmodus sowie für vergleichbare Kartenanzeigergeräte sind die Anforderungen noch nicht festgelegt.
5. Die Rheinuferstaaten werden die ZKR über die von ihnen ergriffenen rechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Daten, die bei der Nutzung von Inland AIS übermittelt werden, vor Inkrafttreten der Änderungen der RheinSchPV unterrichten.
6. Die Ergebnisse der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung und von der niederländischen Delegation erstellten Folgenabschätzungen sind nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Versuche und die Erfahrungen mit bereits entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen haben gezeigt, dass die Kombination von Inland AIS in Verbindung mit Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigegerät dem Schiffsführer anschaulich und genau auf einer elektronischen Karte darstellt, wo sich Fahrzeuge in seiner Umgebung befinden und in welche Richtung sie sich bewegen. Diese Informationen ermöglichen insbesondere bei unsichtigem Wetter und auf kurvenreichen Abschnitten des Rheins dem Schiffsführer eine sichere Navigation. Zwar ermöglicht auch die Nutzung von Radar, andere Fahrzeuge in der Umgebung zu orten und dies genauer als mit Inland AIS, jedoch ist die Reichweite von Radar anders als die von Inland AIS. Ein Radarsystem kann im Gegensatz zu Inland AIS andere Schiffe nur orten, wenn sich keine Objekte dazwischen befinden. Mit Inland AIS kann hinter ein Hindernis wie einen Berg, ein Gebäude oder einen Deich geschaut werden, sodass an Wasserstraßenknotenpunkten der gesamte Verkehr „erfasst“ werden kann; in bergigen Gebieten kann um die Ecke geschaut und hinter einem Berg ein anderes Schiff geortet werden. Die technischen Prinzipien von Inland AIS und Radar weisen wesentliche Unterschiede auf. Beim Radarsystem handelt es sich um ein individuelles und autonomes System an Bord, bei einem Inland AIS-System dagegen um ein dependentes und kooperierendes System, das von Inland AIS-Geräten auf anderen Schiffen abhängig ist. Daher ersetzt Inland AIS Radar nicht, sondern stellt dazu eine sinnvolle Ergänzung dar. Von besonderer Bedeutung ist diese Ergänzung bei Begegnungen von sehr großen Fahrzeugen und Verbänden, da diese Begegnungen im Allgemeinen frühzeitiger eingeleitet werden müssen als die von kleinen Fahrzeugen. Inland AIS und Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigegerät) können daher dazu beitragen, nicht nur allgemein die Sicherheit und die Leichtigkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern, sondern auch und insbesondere den aus der seit Jahrzehnten auf dem Rhein festzustellenden Zunahme der durchschnittlichen Fahrzeugabmessungen resultierenden zusätzlichen Risiken entgegenzuwirken.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Grundsätzlich könnte eine Nutzungs- und Ausrüstungsverpflichtung von Inland AIS unabhängig von einer ebensolchen Verpflichtung für Inland ECDIS eingeführt werden. Allerdings sind die Anzeigen der Inland AIS Geräte sehr klein und beschränken sich auf die Darstellung von Nummern und Buchstaben. Dies macht es dem Schiffsführer praktisch unmöglich, anhand der Inland AIS Signale mit einem Blick die anderen Fahrzeuge in seiner Umgebung zu erkennen und zu lokalisieren. Eine Verpflichtung allein für Inland AIS würde daher ohne weitere Maßnahmen nur eingeschränkt zu einer sicheren Navigation auf den Wasserstraßen beitragen. Wenn auf der Wasserstraße Schiffsverkehrsdienste (VTS) eingesetzt werden, sieht die Lage anders aus. In diesem Fall wird die Navigationssicherheit allein schon mit AIS erheblich verbessert, da das VTS Schiffe im Einsatzgebiet eindeutig erkennen kann. Die VTS-Dienste sollten so optimiert werden, dass die Sicherheit ausreichend gewährleistet ist. Da der Rhein Abschnitte sowohl mit als auch ohne VTS aufweist, ist eine gleichzeitige Inland AIS- und Inland ECDIS-Verpflichtung oder gleichwertig besser. Die Alternative der Einführung eines aktiven Verkehrsmanagements auf dem gesamten Rhein wäre für die zuständigen Verwaltungen sehr viel kostspieliger und schränkt außerdem die Freiheit der Schifffahrt ein.

Die Verpflichtung zur Ausrüstung mit Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät hätte schrittweise eingeführt werden können: In einem ersten Schritt könnten Verbände und die Fahrzeuge, die ein größeres Sicherheitsrisiko darstellen, nämlich Gefahrgutschiffe, Fahrgastschiffe und große Schiffe, zu einer Ausrüstung verpflichtet werden. In einem zweiten Schritt würden dann die verbleibenden Fahrzeuge, im Wesentlichen kleinere Trockengüterschiffe, ausgerüstet werden. Diese schrittweise Ausrüstung würde grob dem aktuellen Ausrüstungsstand mit Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät und den wirtschaftlichen Möglichkeiten der verschiedenen Fahrzeugkategorien entsprechen, da davon auszugehen ist, dass im allgemeinen kleinere Trockengüterschiffe einen geringeren Ausrüstungsgrad aufweisen und dass deren wirtschaftliches Potential geringer ist. Mit dem schrittweisen Vorgehen wäre zu erreichen gewesen, dass Verbände und Fahrzeuge mit einem größeren Sicherheitsrisiko sofort den vollständigen Nutzen der technologischen Vorteile erfahren. In Bezug auf die Sicherheit hätte eine solche schrittweise Verpflichtung jedoch zur Folge gehabt, dass Schiffe nur mit einem Inland AIS Gerät und ohne Anzeigesystem fahren, was die im obigen Abschnitt beschriebenen Folgen nach sich gezogen hätte.

Eine Alternative wäre gewesen, eine Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS und Inland ECDIS einzuführen, ohne vergleichbare Kartenanzeigergeräte zuzulassen. Diese Lösung wäre in technologischer Hinsicht die beste, allerdings ist die Zeit dafür aktuell noch nicht reif. Sie wäre in der Praxis mit erheblichen Kosten verbunden gewesen, die das Gewerbe vor dem Hintergrund der aktuellen Wirtschaftslage über die Maßen belastet hätten, und hätte mit Blick auf das angestrebte Ziel, nämlich der Anzeige eines sich in einer Entfernung von 1 bis 10 km befindlichen Schiffes auf einer elektronischen Karte, keinen signifikanten Mehrwert gebracht.

Eine weitere Alternative wäre, die Verpflichtung nicht einzuführen. Angesichts der Tatsache, dass Inland AIS aufgrund der von vielen Ländern gewährten Subventionen auf den meisten Schiffen vorhanden ist, führt diese Alternative zu einer zwar kleinen, aber doch bedeutsamen Anzahl von Schiffen, die kein AIS an Bord haben und als „AIS-System-Blindgänger“ dementsprechend spät geortet werden. Dies führte zu Sicherheitsproblemen.

Folgen dieser Änderungen

Aufgrund von Erhebungen kann davon ausgegangen werden, dass schon mehr als 90 % der betroffenen Fahrzeuge mit Inland AIS und etwa dreiviertel mit Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät ausgerüstet sind. 75 % der Schifffahrtsflotte entstünden durch eine Verpflichtung somit keine Investitionskosten. 15 % des Schifffahrtsgewerbes würden die Kosten für Investitionen in Inland ECDIS oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät und 10 % für eine vollständige Ausrüstung mit Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät entstehen.

Die für alle entstehenden Folgekosten der Ausrüstungsverpflichtung setzen sich zusammen aus den Kosten für die Laufendhaltung der Software und der elektronischen Karten sowie eventuellen Kosten für Reparaturen oder Ersatz der eingebauten Geräte. Demgegenüber stehen die erleichterte Navigation der Fahrzeuge sowie eine Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit der Rheinschifffahrt.

Die Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät) hat zur Folge, dass zum einen alle Fahrzeuge jederzeit lokalisiert werden können, und zum anderen diese Informationen auf einer Karte dargestellt werden. Aus Sicherheitsgründen und für eine bessere Nutzung der Liegestellen ist vorgesehen, dass Fahrzeuge auch beim Stillliegen die Inland AIS-Geräte eingeschaltet haben müssen, außer auf bestimmten Wasserflächen, die von der Fahrinne baulich getrennt sind. Daher sind begleitende Maßnahmen zum Datenschutz erforderlich. Diese Maßnahmen sind von den Rheinuferstaaten zu ergreifen.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Da mehr als 90 % aller betroffenen Fahrzeuge der Rheinschifffahrt bereits über die Inland AIS Ausrüstung verfügen und über 75 % der betroffenen Fahrzeuge mit Inland ECDIS (oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät) ausgerüstet sind, könnten Schiffsführer sich auf die von Inland AIS gelieferten (und von dem Anzeigesystem dargestellten) Informationen verlassen und fälschlicherweise davon ausgehen, dass ihnen die AIS Signale aller Fahrzeuge in der Umgebung angezeigt werden. Dies würde in Einzelfällen dazu führen, dass Fahrzeuge, die kein Inland AIS Gerät an Bord haben, sehr spät erkannt werden, woraus die Gefahr eines Zusammenstoßes erwachsen könnte. Diese Gewöhnung an Inland AIS würde den grundsätzlichen Sicherheitszugewinn durch die Nutzung von Inland AIS teilweise in Frage stellen.

Ergebnisse von Folgenabschätzungen zur Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät und einem Inland ECDIS Gerät oder einem vergleichbarem Kartenanzeigergerät

a) Hintergrund des Vorschlags

Die Einführung der Verpflichtung zum Inland AIS auf dem Rhein ist ein Meilenstein bei der Einführung des Inland AIS, die im November 2006 begonnen wurde. Im November 2006 wurde vom niederländischen Minister für Verkehr eine Vereinbarung mit dem Gewerbe unterzeichnet, in der u. a. eine Einführung von Inland AIS auf freiwilliger Basis für das „Tracking & Tracing“ vereinbart wurde. Diese Vereinbarung wurde von drei Pilotprojekten begleitet, in deren Rahmen insgesamt 1.000 Schiffe auf Staatskosten mit Inland AIS Geräten ausgerüstet wurden. Diese Pilotprojekte wurden durch Subventionen in den Niederlanden, Deutschland, Belgien und Frankreich weiter verfolgt. Früher gewährten auch Österreich und Ungarn Subventionen. Dank dieser Subventionen sind zurzeit mehr als 8.000 Schiffe in Westeuropa mit Inland AIS ausgestattet. Die Subventionen selbst wurden von den betroffenen Ländern mit Unterstützung aus dem EU TEN-V Programm finanziert.

Zu Beginn der Einführung wurde mit dem Gewerbe in den Niederlanden abgesprochen, ab einer bestimmten Ausrüstungsquote (70 %) aus Gründen der Sicherheit der Schifffahrt Inland AIS verbindlich einzuführen. Mittlerweile hat die Ausrüstungsquote auf dem Rhein die 90 %-Marke schon deutlich überschritten.

Für Inland ECDIS Geräte gab es keine Subventionsprogramme, die mit denen für Inland AIS Geräte vergleichbar waren, nicht zuletzt deshalb, weil die Schiffseigner ein großes Eigeninteresse an einer Ausrüstung haben. Die Ausrüstungsquote für Inland ECDIS Geräte auf dem Rhein dürfte bei etwa 75 % liegen.

b) Sonstige relevante Regelungen

Auf dem Rhein existiert keine vergleichbare Gesetzgebung in Bezug auf die vorgeschriebene Einführung von Inland AIS. Die EU-RIS-Richtlinie 2005/44 sieht die Einführung dieser Technik für den Fall vor, dass die Wasserstraßenverwaltung eine automatische Melde- und Folgepflicht einführt. Die Europäische Kommission hat erklärt, selbst keine Initiative hinsichtlich der verbindlichen Einführung von Inland AIS für die Binnenschifffahrt ergreifen zu wollen, sondern es den lokalen Wasserstraßenverwaltungen zu überlassen, dies eventuell im Rahmen der Verwaltung der Wasserstraßen zu tun. Am 1. Juli 2008 wurde Inland AIS in Österreich und am 1. Januar 2012 im Hafen Antwerpen sowie in Ungarn verbindlich eingeführt.

Nach vorstehender EU-Richtlinie sind die Mitgliedsstaaten der ZKR, die auch der EU angehören, verpflichtet, elektronische Binnenschifffahrtskarten nach dem Inland ECDIS Standard für vielbefahrene Wasserstraßen zur Verfügung zu stellen.

c) Überblick über die Beteiligten

Die wichtigsten Beteiligten bei der Einführung von Inland AIS und Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät) sind die Binnenschiffahrtsunternehmen, vertreten von den unabhängigen Verbänden ESO und EBU, die auch von der ZKR anerkannt sind.

Diese beiden Verbände haben sich im Rahmen von Anhörungen des Polizeiausschusses dafür ausgesprochen, eine verbindliche Einführung von Inland AIS zu unterstützen.

d) Kosten für das Gewerbe

Für jene Teile des Gewerbes, die sich an den Subventionsprogrammen für Inland AIS beteiligt haben, sind die Investitionskosten für Inland AIS Geräte im Gefolge der verbindlichen Einführung gleich Null. Jedoch wird ein Inland AIS Gerät zu gegebener Zeit ersetzt werden müssen. Ausgehend von einer Lebensdauer eines AIS Gerätes von 20 Jahren wären die Geräte ab 2029 zu ersetzen. Auf der Grundlage der Preise von 2012 ist mit Kosten von ungefähr 1.700 € bis 3.000 € pro Schiff zu rechnen.

Für Inland ECDIS Geräte oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte betragen die Investitionen in Hard- und Software pro Schiff ungefähr 400 bis 1.500 €, wobei der Unternehmer die Möglichkeit hat, einen jährlichen Wartungs- und Update-Vertrag für ungefähr 400 € abzuschließen. Er ist dazu aber nicht verpflichtet.

Für 15 % des Schifffahrtsgewerbes würden Kosten für Investitionen in Inland ECDIS oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät und für 10 % für eine vollständige Ausrüstung mit Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät entstehen.

Die Investitionskosten pro Fahrzeug können

- nur für Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät) rund 0,1 % bis 2 % des Jahresumsatzes;
- für Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät) plus Inland AIS rund 0,5 % bis 4 % des Jahresumsatzes

betragen. Der obere Wert gilt jeweils für Fahrzeuge mit einem relativ geringen Jahresumsatz.

Auch für Sportfahrzeuge mit einer Länge von 20 m oder mehr werden Kosten durch die vorgesehenen Änderungen der RheinSchPV entstehen. Die Kosten pro Fahrzeug sind ähnlich denen der gewerblichen Schifffahrt. Die Anzahl der Fahrzeuge beträgt jedoch nur einen Bruchteil derjenigen der gewerblichen Schifffahrt.

e) Nutzen des Gewerbes

Der Nutzen des Gewerbes besteht in einem geringeren Unfallrisiko und der Möglichkeit einer Verkürzung der Reisedauer, da schwierige Stellen schneller passiert werden können. Ein Teil des Binnenschiffahrtsgewerbes kann seine Attraktivität den Kunden gegenüber vergrößern, da AIS-Kunden die Möglichkeit erhalten, ihre Ladung zu verfolgen.

f) Kosten und Nutzen für die Verwaltung (und ggf. die Nutzer)

Der Nutzen für die Verwaltung liegt in einem effektiveren Verkehrsmanagement, niedrigeren Kosten und einer besseren Dienstleistungsqualität.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

mit dem Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt weiter zu verbessern,

in der Überzeugung, dass eine allgemeine Nutzung von Inland AIS und Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergerät auf Fahrzeugen der Rheinschifffahrt wesentlich zu der Erreichung dieses Ziels beitragen wird,

in dem Bewusstsein, dass die Rheinflotte bereits überwiegend mit Inland AIS und Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät ausgerüstet ist,

in der Erwartung, dass sich langfristig ausschließlich Inland ECDIS am Markt etablieren wird,

in der Erkenntnis, dass der volle Nutzen von Inland AIS nur dann erreicht werden kann, wenn grundsätzlich alle betroffenen Fahrzeuge sowohl mit Inland AIS als auch einem elektronischen Kartenanzeigergerät ausgerüstet sind und dass dafür eine rechtsverbindliche Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung der Fahrzeuge erforderlich ist,

beschließt die Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind,

beauftragt ihren Polizeiausschuss,

- die technischen Empfehlungen und Mindestanforderungen für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigergeräte einschließlich ihrer elektronischen Binnenschifffahrtskarten festzulegen,
- die Entwicklung des Ausrüstungsstandes von Inland ECDIS zu beobachten,

missbilligt die frei zugängliche Veröffentlichung von AIS Daten ohne Einwilligung der Betroffenen und bittet ihre Mitgliedsstaaten, die auch Rheinuferstaaten sind, vor Inkrafttreten der Änderungen der RheinSchPV die zum Schutz der Daten, die bei der Nutzung von Inland AIS übermittelt werden, gegebenenfalls noch notwendigen rechtlichen Maßnahmen zu ergreifen und die Zentralkommission darüber zu unterrichten.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten ab dem 1. Dezember 2014.

Anlage

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu Kapitel 4 wird wie folgt gefasst:

**„SCHALLZEICHEN DER FAHRZEUGE; SPRECHFUNK;
INFORMATIONSD- UND NAVIGATIONSGERÄTE“.**

b) Die Angabe zu Kapitel 4 Abschnitt III wird wie folgt eingefügt:

„Abschnitt III. Informations- und Navigationsgeräte“.

c) Die Angabe zu § 4.07 wird wie folgt gefasst:

„§ 4.07 Inland AIS und Inland ECDIS“.

2. § 1.10 Nummer 1 Buchstabe I wird wie folgt gefasst:

„I) die Urkunde(n) „Frequenzzuteilung“ oder die „Zuteilungsurkunde“,“.

3. Die Überschrift von Kapitel 4 wird wie folgt gefasst:

„KAPITEL 4

**SCHALLZEICHEN DER FAHRZEUGE; SPRECHFUNK;
INFORMATIONSD- UND NAVIGATIONSGERÄTE“.**

4. Die Überschrift von Kapitel 4 Abschnitt III wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt III. Informations- und Navigationsgeräte“.

5. § 4.07 wird wie folgt gefasst:

„§ 4.07

Inland AIS und Inland ECDIS

1. Fahrzeuge müssen mit einem Inland AIS Gerät nach § 7.06 Nummer 3 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung ausgestattet sein. Das Inland AIS Gerät muss in einem guten Betriebszustand sein.

Satz 1 gilt nicht für folgende Fahrzeuge:

a) Fahrzeuge von Schubverbänden und gekuppelten Fahrzeugen, ausgenommen das Fahrzeug, das die Hauptantriebskraft stellt,

- b) Kleinfahrzeuge, ausgenommen Fahrzeuge der Polizei, die mit einem Radargerät ausgerüstet sind, und Fahrzeuge, die mit einem Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder einem nach dieser Verordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis versehen sind,
 - c) Schubleichter ohne eigene Triebkraft.
2. Das Inland AIS Gerät muss ständig eingeschaltet sein und die eingegebenen Daten müssen zu jedem Zeitpunkt den tatsächlichen Daten des Fahrzeugs oder Verbands entsprechen.

Satz 1 gilt nicht,

- a) wenn sich die Fahrzeuge in einem Übernachtungshafen nach § 14.11 Nummer 1 befinden,
- b) wenn die zuständige Behörde eine Ausnahme für Wasserflächen, die von der Fahrerin baulich getrennt sind, gewährt hat,
- c) für Fahrzeuge der Polizei, wenn die Übermittlung von AIS Daten die Erfüllung polizeilicher Aufgaben gefährden würde.

Fahrzeuge nach Nummer 1 Satz 3 Buchstabe a müssen an Bord vorhandene Inland AIS Geräte ausschalten, solange diese Fahrzeuge Teil des Verbands sind.

3. Fahrzeuge, die mit einem Inland AIS Gerät ausgerüstet sein müssen, ausgenommen nicht freifahrende Fähren, müssen zusätzlich mit einem Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät, das mit dem Inland AIS Gerät verbunden sein muss, ausgestattet sein und dieses zusammen mit einer aktuellen elektronischen Binnenschiffahrtkarte nutzen.
4. Es müssen mindestens folgende Daten gemäß Kapitel 2 des Standards Schiffsverfolgung und -aufspürung in der Binnenschiffahrt übermittelt werden:
- a) User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
 - b) Schiffsname;
 - c) Schiffstyp bzw. Verbandsgattung;
 - d) einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI), oder, für die Seeschiffe sofern keine ENI erteilt wurde, die IMO Nummer;
 - e) Länge über alles des Fahrzeugs bzw. Verbandes mit einer Genauigkeit von 0,1 m;
 - f) Breite über alles des Fahrzeugs bzw. Verbandes mit einer Genauigkeit von 0,1 m;
 - g) Position (WGS 84);
 - h) Geschwindigkeit über Grund;
 - i) Kurs über Grund;
 - j) Zeitangabe der elektronischen Positionsermittlung;
 - k) Navigationsstatus gemäß Anlage 11;
 - l) Bezugspunkt der Positionsinformation auf dem Fahrzeug mit einer Genauigkeit von 1 m gemäß Anlage 11.

5. Der Schiffsführer muss folgende Daten bei Änderungen umgehend aktualisieren:
 - a) Länge über alles mit einer Genauigkeit von 0,1 m gemäß Anlage 11;
 - b) Breite über alles mit einer Genauigkeit von 0,1 m gemäß Anlage 11;
 - c) Verbandsgattung;
 - d) Navigationsstatus gemäß Anlage 11;
 - e) Bezugspunkt der Positionsinformation auf dem Fahrzeug mit einer Genauigkeit von 1 m gemäß Anlage 11.

6. Kleinfahrzeuge, die AIS nutzen, dürfen nur ein Inland AIS Gerät nach § 7.06 Nummer 3 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, ein nach den Vorschriften der IMO typzugelassenes AIS Gerät der Klasse A oder ein AIS Gerät der Klasse B verwenden. AIS Geräte der Klasse B müssen den einschlägigen Anforderungen der Empfehlung ITU-R M.1371, der Richtlinie 1999/5/EG (RTTE) und der internationalen Norm IEC 62287-1 oder 2 (einschließlich DSC Kanalmanagement) entsprechen. Das AIS Gerät muss in einem guten Betriebszustand sein und die in das AIS Gerät eingegebenen Daten müssen zu jedem Zeitpunkt den tatsächlichen Daten des Fahrzeugs oder Verbands entsprechen.

7. Kleinfahrzeuge, denen keine einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) erteilt wurde, brauchen die Daten nach Nummer 4 Buchstabe d nicht zu übermitteln.

8. Kleinfahrzeuge, die AIS nutzen, müssen zusätzlich mit einer in einem guten Betriebszustand befindlichen und auf Empfang geschalteten Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff-Schiff ausgerüstet sein.“

6. Folgende Anlage 11 wird angefügt:

„Anlage 11

DATEN, DIE IN DAS INLAND AIS GERÄT EINZUGEBEN SIND: ERLÄUTERUNG DES „NAVIGATIONSSTATUS“ UND DES „BEZUGSPUNKTES DER POSITIONSDATEN AUF DEM FAHRZEUG“

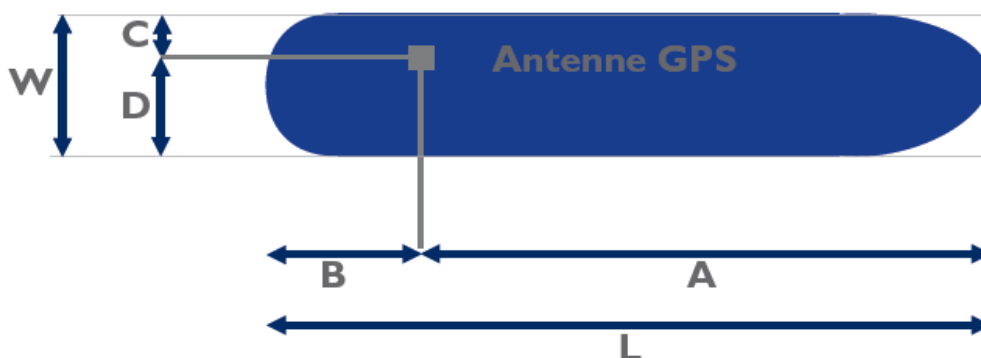
1. Navigationsstatus

0	under way using engine	in Fahrt mit Motorkraft
1	at anchor	vor Anker
2	not under command	manövrierunfähig
3	restricted manoeuvrability	manövierbehindert
4	constrained by her draught	durch Tiefgang beschränkt
5	moored	festgemacht
6	aground	auf Grund
7	engaged in fishing	beim Fischfang
8	under way sailing	in Fahrt unter Segel
9 bis 13	reserved for future uses	reserviert für künftige Nutzung
14	AIS-SART (active);	AIS-SART (aktiv)
15	Not defined	nicht definiert

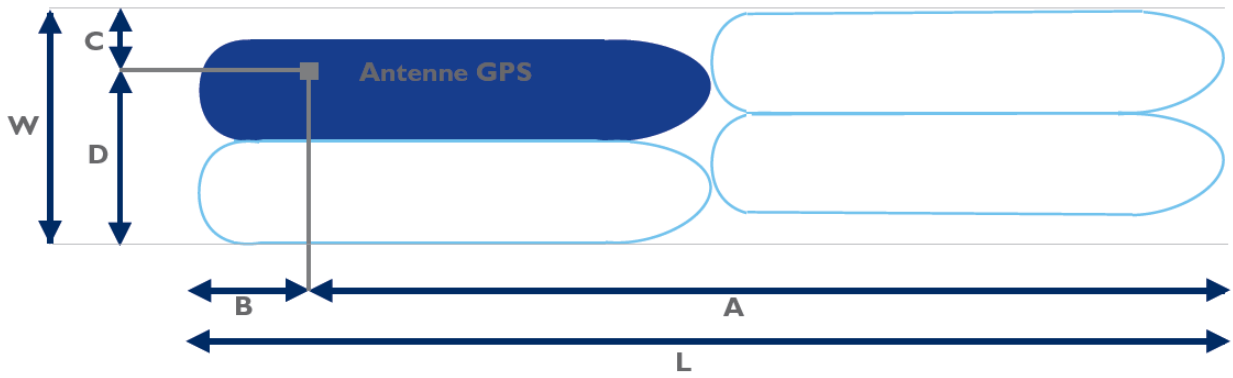
2. Bezugspunkt der Positionsinformation auf dem Fahrzeug

Der Schiffsführer muss die Werte für A, B, C, D mit einer Genauigkeit von 1 m eingeben.

Das Maß A ist in Richtung des Bugs ausgerichtet.



Erläuterungen zu den W, L, A, B, C, D Werten für ein Fahrzeug



Erläuterungen zu den W, L, A, B, C, D Werten für einen Verband“.